

WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Die Forderungen von mofair Wahljahr 2017 hat begonnen

Deutschland will seit Jahren, oder eher: seit Jahrzehnten mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Nur passiert ist bisher zu wenig. Das soll sich endlich ändern. Dazu hat mofair gemeinsam mit sieben weiteren Verbänden der Bahnbranche drei gemeinsame Kernforderungen aufgestellt. Diese sind:

1. Deutschland-Takt forcieren Die Idee des Integralen Taktfahrplans ist bekannt: In den Bundesländern ist er an vielen Stellen bereits Realität, nun muss er auf die Bundesebene „hochgezogen“ werden. Der Deutschland-Takt ist aber mehr als „nur“ ein Fahrplankonzept: Aus einem Zielfahrplan, der in ca. 15 Jahren gefahren werden soll, werden notwendige Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet. Wir gehen also weg von einer punktuellen hin zu einer Netzbetrachtung. So kann mit relativ weniger Mitteln verkehrlich viel erreicht werden. Die dafür notwendigen Untersuchungen müssen jetzt zügig abgeschlossen und die Projekte im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans schnell angegangen werden.

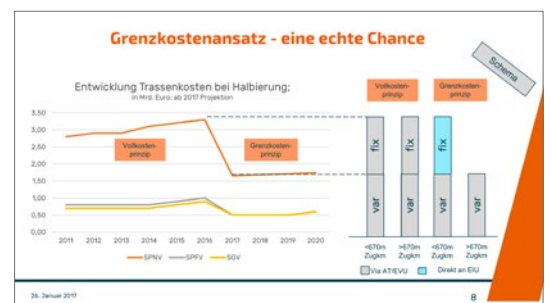
2. Trassenpreise halbieren Von den Nutzern des Schienennetzes wird erwartet, dass sie sowohl den unmittelbaren Betrieb als auch den Unterhalt des Netzes mit Trassengebühren bezahlen. Das gibt es bei keinem anderen Verkehrsträger. Daher fordern wir – als einen ersten Schritt zu Herstellung von intermodaler Fairness –, dass die Trassenentgelte auf die „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ (Grenzkosten) beschränkt werden und die übrigen Kosten vom Bund übernommen werden. Das würde die Produktionskosten des Schienenverkehrs, deutlich senken und ihn damit wettbewerbsfähiger machen.

3. Innovationen und Elektrifizierung Elektromobil ist die Bahn schon seit über hundert Jahren, und Big Data (Fahrplan- und Vertriebsdaten etc.) hat sie ebenfalls schon lange. Nun müssen diese Assets tatsächlich genutzt werden. Mit guten Ideen, organisatorischen Neuerungen und (relativ) wenig zusätzlichem öffentlichem Geld kann die Bahn zum Vorreiter einer modernen Mobilität werden. Der Bund muss dabei die regulatorischen Rahmenbedingungen setzen. Auch die weitere Elektrifizierung von Bahnstrecken muss kommen.

Wettbewerb als Grundlage Mofair ergänzt die drei Kernforderungen als Verband der Wettbewerbs-Bahnen im Personenverkehr um den Wettbewerbsaspekt. Noch immer ist der Bahnmarkt in Deutschland nicht wirklich fair, transparent und nichtdiskriminier-



Broschüre mit den gemeinsamen Forderungen der Verbände

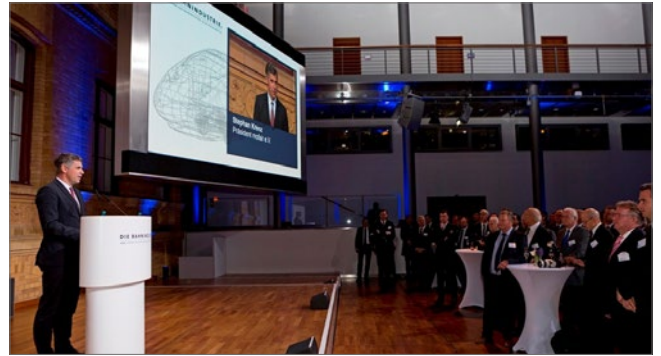


Eine Trassenpreishalbierung schafft neuen Spielraum für mehr Leistung auf der Schiene. Schematische Darstellung



Quelle: Deutsche Bahn AG / Jet-foto Kranert

Hier ging es um die Trassenpreise: mofair-Präsident Stephan Krenz im Gespräch mit Verkehrsstaatssekretär Michael Odenwald und EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc



Quelle: VDB

Innovationen für die Schiene waren das Thema beim Neujahrsempfang des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland

rend. Dazu brauchen wir einen starken Regulierer, der seine gesetzlichen Möglichkeiten nutzt. Der Fahrausweisvertrieb muss endlich für alle Anbieter geöffnet werden; jedes Unternehmen soll jedes Ticket verkaufen können. Der Kundennutzen wäre enorm. Die bewährten Vergabeverfahren im SPNV müssen fortgeführt werden, ein Zurück in die Komfortzone Direktvergabe darf es nicht mehr geben.

mofair fordert von der Politik künftig eine Bahnpolitik aus einem Guss als Teil einer Verkehrs- und Klimapolitik, die mit klaren Zielvorgaben arbeitet. Die tatsächlichen, externen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger müssen stärker in den Fokus rücken. Ein „Masterplan Schiene“ soll Ausdruck einer solchen Bahnpolitik sein. Für seine Erstellung und Umsetzung bietet sich ein „Bundesbeauftragter für das Bahnwesen“ an. Er (oder sie) würde die verschiedenen Maßnahmen koordinieren und der Bahnpolitik ein „Gesicht“ geben.

Insgesamt ist die bahnpolitische Debatte in Bewegung geraten, und das begrüßt mofair außerordentlich. Die Bundespolitik hat im Wahljahr die Chance, die „Weichen neu zu stellen“.

Sowohl die Kernforderungen der acht Bahnverbände als auch die „10 Forderungen für eine Bahn von morgen“ können auf unserer Website mofair.de heruntergeladen oder über die Geschäftsstelle bezogen werden.

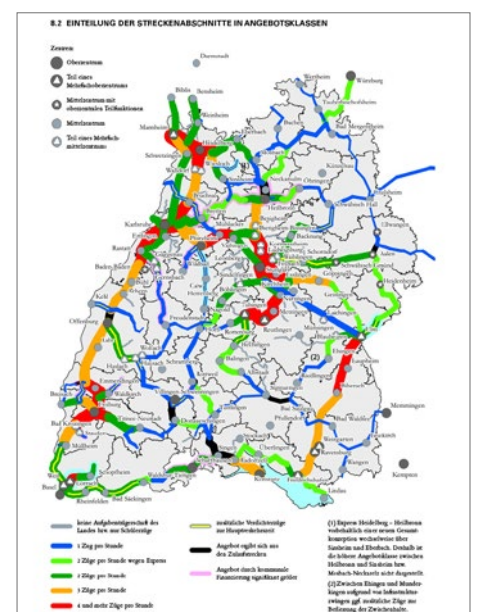


mofair.de: hier gibt es die Forderungen zum Herunterladen

Bund als Aufgabenträger im Fernverkehr

Bundesrat beschließt Initiative von fünf Ländern

Angesichts der sich ohnehin schon aus dem Grundgesetz (Art. 87e GG) ergebenden Zuständigkeit für den Fernverkehr, verstärkt durch die Fernverkehrsoffensive der Deutschen Bahn, haben die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Brandenburg, Bremen, Saarland und Thüringen eine Initiative für ein „Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFVG)“ gestartet. Wesentlicher Inhalt sind eine Schärfung des Gewährleistungsauftrags, so dass mindestens ein Grundangebot im Schienenpersonenfernverkehr SPFV durch den Bund gewährleistet werden soll. Dieses soll über



© Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Wie hier das Land Baden-Württemberg für den Nahverkehr muss der Bund festlegen, wie viel Fernverkehr er möchte

ein „existenzielles Minimum“ hinausgehen und mit dem von den Ländern verantworteten Angebot des SPNV integriert werden. Landes- und Bundesebene sollen eng zusammenwirken.

Dazu soll es einen Schienenpersonenfernverkehrsplan geben, der der Zustimmung des Bundesrats bedürfen soll, erstmals drei Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes erstellt werden und alle drei Jahre fortgeschrieben werden soll. Er stellt dar, welche Orte durch Fernverkehrszüge angebunden werden sollen – mindestens jedoch alle Oberzentren, wesentliche touristische Regionen und wichtige Ziele im benachbarten Ausland. Es soll einen Integralen Taktfahrplan geben; Vorgaben zu Qualität und Tarifen sollen ermöglicht werden. Die bestehende Angebotsplanung der EVU im Fernverkehr soll aufgegriffen und, wo notwendig, entsprechend ergänzt werden. Bei der Erstellung des Plans sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen und die SPNV-Aufgabenträger mitwirken.

mofair begrüßt die Initiative des Bundesrates, die nun in den Bundestag geht. Sie macht deutlicher, was durch die Bundesländer zu verantwortende (und vorwiegend mit Regionalisierungsmitteln zu finanzierende) SPNV einerseits ist und was andererseits Fernverkehr ist. Versuche, Fernverkehrsleistungen durch Regionalisierungsmittel quersubventionieren, gibt es dann nicht mehr. Bereits jetzt hat ja die Vergabekammer Münster entschieden, dass die Vergabe einer Anerkennung von Nahverkehrstarifen in Fernverkehrszügen bei Ausgleichszahlungen rechtswidrig ist.

Es ist auch positiv, dass der Bund mit einem solchen Gesetz stärker in eine Gestaltungsrolle kommt. Deutlich wird dies in dem klaren Bezug zum Deutschland-Takt, der als Grundprinzip des künftigen Integralen Taktfahrplans gesehen wird.

Würde der Gesetzentwurf verabschiedet, würden die Verantwortlichkeiten klarer: Der Bund sagt, was er für einen Fernverkehr will. Und wenn dieser nicht überall eigenwirtschaftlich zu haben ist, müssten zusätzliche Mittel aufgewendet werden. Die gelegentliche Kritik aus der Politik an Einzelentscheidungen der Bahnbetreiber wäre dann nur noch gerechtfertigt, wenn diese gegen Leitlinien des Fernverkehrsplans verstoßen würde.

Spätestens aber bei der Frage, ob zusätzliche Leistungen „objektiv“ nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, kommen Ausschreibungen ins Spiel. Man kann nicht wissen, ob eine bestimmte Strecke oder ein bestimmtes Netz nicht auch mit einem geringeren finanziellen Aufwand betrieben werden kann als durch die DB Fernverkehr AG. Dazu muss man anderen potenziellen Betreibern die Chance geben, sich um die Leistungen zu bewerben.

Es sollten also künftig Teilnetze des Fernverkehrs definiert und in einen Vergabekalender eingebracht werden. Dieser sollte regeln, welche Teilnetze wann im Wettbewerb vergeben werden. Sinnvoll dürfte eine Durchmischung der einzelnen Vergabenetze sein, d.h. eine Kopplung aufkommensstarker mit eher schwächeren Linien. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass sich an jedem einzelnen Vergabeverfahren genügend Bieter beteiligen.

Erst nach den ersten Vergabeverfahren wird man sicher sagen können, ob und wie viele Mehrkosten entstehen. Denkbar ist, dass sich eine „Wettbewerbsdividende“ ergibt, wie wir es im SPNV sehen.

Sicher wird ein solcher schrittweiser Übergang des SPNV in den Wettbewerb nicht innerhalb kurzer Zeit erfolgen. Personalfragen, Fahrzeugfinanzierung u.a.m. müssten geklärt werden. Wichtig ist es, einen ersten Schritt zu gehen.



Quelle: BAG-SPNV

**Müssen zusammenwirken:
Bund und die SPNV-Aufgabenträger**



© wikipedia.org

Man kann nicht wissen, ob eine Fernverkehrslinie mit einem geringeren finanziellen Aufwand betrieben werden könnte, solange man nicht fragt.



© mofair

Auch für den Übergang für Personal bei Betreiberwechseln im Fernverkehr ließen sich Lösungen finden: EVG-Chef Alexander Kirchner im Gespräch mit mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen

Cleveres Baustellenmanagement

Runder Tisch gestartet

Mehr Finanzmittel für die Unterhaltung des Schienennetzes sind notwendig, um das deutsche Gleisnetz dauerhaft zu erhalten und zukunftsfest zu machen. Das bedeutet mehr Baustellen im Netz, und damit große Herausforderungen für Bauherren, aber vor allem für die Eisenbahnunternehmen des Personen- und des Güterverkehrs. Das Baustellenmanagement zu verbessern, ist das gemeinsame Ziel des „Runden Tisches Baustellenmanagement“, den die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenverkehrs, die DB Netz AG, Vertreter der Aufgabenträger im SPNV, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Vertreter des Güter- und des Fernverkehrs etabliert haben. Bis zum Ende des Jahres sollen konkrete Vorschläge gemacht werden.



Unter diesem Logo arbeiten die wichtigsten Player der Branche zusammen.

Interautomation Deutschland

Neues mofair-Fördermitglied I

INTERAUTOMATION Deutschland GmbH realisiert seit über 30 Jahren Lösungen zur Betriebsdatenerfassung; seit mehr als einer Dekade schwerpunktmäßig im Schienenpersonenverkehr. Das System „InLineWeb“ bietet dabei innovative Lösungen zur automatischen Fahrgastzählung (AFZ), Fahrzeitanalyse mit RBL/ITCS, Echtzeit-Fahrgastinformation (DFI), energieoptimalen Verkehrssteuerung (FAS) und zum Fahrzeugmanagement (AFM). Als führender Anbieter haben mehr als 20 Verkehrsunternehmen INTERAUTOMATION-Produkte im Einsatz.



Interautomation bietet Lösung aus einer Hand



Stadtwerke Tübingen

Neues mofair-Fördermitglied II

Die Stadtwerke Tübingen, über 150 Jahre alt, beschäftigen 510 Mitarbeiter und sind ein rein kommunales Unternehmen, das Strom, Erdgas, Fernwärme, Wasser, Telekommunikation, Bäder, Parkhäuser und den Stadtbus anbietet. Bei der Energiewende gehen sie vorneweg. Bis 2020 wollen die swt die Hälfte des Tübinger Strombedarfs selbst regenerativ erzeugen.

Beim Bahnstrom waren die swt als erster Lieferant im liberalisierten Markt Pionier. Seit 2014 beliefern sie SPNV- und Cargo-Kunden. 2016 lieferten sie über 500 Gigawattstunden Bahnstrom an private Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ein Schwerpunkt lag bislang auf Prozessoptimierung und kostengünstiger Belieferung. Gemeinsam mit Kunden und Interessenten arbeiten die swt aktuell an der weiteren Professionalisierung der Beschaffungsstrategien.



*Da kommt der Bahnstrom her:
swt-Zentrale*



IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin, Tel.: 030 / 53 14 91 47-0
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de